



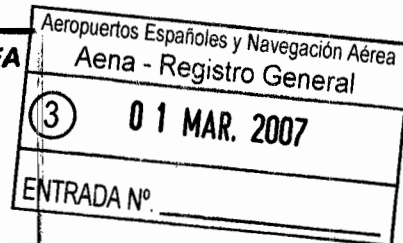
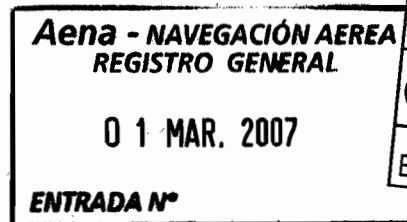
**FEDERACIÓN DE SINDICATOS AERONÁUTICOS
INDEPENDIENTES
SECRETARÍA GENERAL FEDERAL**

Málaga, a 26 de Febrero de 2007

A/A: D. Manuel Azuaga Moreno
Presidente Director General de AENA.

C/C: D Francisco Quereda Rubio.
Director de Navegación Aérea.

DE: Carlos Barone Freire.
Secretario General de la FSAI



Señor Presidente:

Como hemos podido expresarle personalmente en alguna ocasión, esta organización se mostró muy preocupada desde hace bastante tiempo, por la aparente falta de interés que Aena había prestado en su momento a la iniciativa del Cielo Único Europeo, entonces en desarrollo. Este proyecto se ha ido consolidando con el paso del tiempo, y después de un largo período de implantación ya está aquí. Desde su inicio, y obviamente en la parte que nos afecta, hemos manifestado nuestra intención de máxima colaboración con el objetivo de cumplir con uno de los objetivos fundamentales de esta iniciativa: Alcanzar, mantener y promover Niveles Máximos de Seguridad ATM.

Pero vemos ahora que viejas costumbres que aparentemente son difíciles de erradicar en el funcionamiento cotidiano de AENA, hacen que el objetivo perseguido por la Comisión Europea al impulsar la iniciativa del Cielo Único Europeo, se vea comprometido en el justo momento del inicio de su aplicación.

Adaptar el Convenio Colectivo al concepto de Cadena de Seguridad y al personal implicado en ella, nos habría puesto por delante de muchos otros proveedores de servicios de Navegación Aérea Europeos en la aplicación de la cultura de la seguridad, pero entendemos que Aena ha optado por la "paz social mayoritaria". Y las consecuencias de esta falta de planificación y gestión se agudizan con los últimos ejemplos de lo que viene ocurriendo en Palma de Mallorca y Valencia.

De manera sistemática, determinados responsables de Navegación Aérea, permiten que las posiciones de Supervisión Técnica y Gestión Centralizada de Instalaciones queden sin personal que las atienda en cuanto surge cualquier pequeño desajuste de plantilla, desajuste motivado muchas veces a consecuencia de una formación obligatoria para el puesto de trabajo. Y a pesar de que Aena viene argumentando que dispone de personal "localizable" para el caso de incidencias técnicas, nuestra organización, desde el profundo conocimiento del funcionamiento de este servicio, considera que esa actitud pone en riesgo la seguridad del tráfico aéreo, al privar tanto a las



**FEDERACIÓN DE SINDICATOS AERONÁUTICOS
INDEPENDIENTES
SECRETARÍA GENERAL FEDERAL**

aeronaves en vuelo, como al servicio de control del tránsito aéreo, de una respuesta inmediata en caso de degradación del funcionamiento de los sistemas involucrados en dichos entornos.

Más aún, el sostener estas actitudes tanto en el ACC de Palma como en el TACC de Valencia nos parece deliberadamente temerario. La aplicación del SGS conlleva, entre otras muchas actuaciones, el conseguir y mantener que se reduzca al mínimo la incidencia de los servicios ATM al riesgo de causar incidentes o accidentes graves. ¿ Estamos en el buen camino ? o, por el contrario, ¿ tendremos lamentablemente que aprender de este error algún día ?.

Por otro lado, y como consecuencia de estas pésimas planificaciones de actividades formativas, convocadas con poco o nulo tiempo de antelación, a un colectivo de 12 personas del área GCI del ACC de Palma se les ha incoado expediente disciplinario argumentando la no asistencia a una determinada actividad formativa. ¿ Desde cuando se sanciona al empleado por una mala planificación de la empresa ?. ¿ También habrá que aprender de este error ?.

Pensando en positivo, algo debería haber cambiado dentro de Navegación Aérea, o al menos eso esperábamos algunos, pero nada ha cambiado. Aena es ahora "oficialmente" proveedora de servicios de Navegación Aérea en España, y debería seguir siéndolo tras esta "liberalización" del sector, pero para ello queda mucho camino.

Mientras tanto, esta organización no puede dejar pasar por alto tanto los hechos mencionados anteriormente, como todos los que hemos venimos recogiendo tanto con anterioridad como posteriores al pasado diecinueve de Diciembre del 2006.

De no corregirse con la mayor brevedad posible, nos veremos lamentablemente en la obligación de ponerlo en conocimiento tanto de la Autoridad Nacional de Supervisión Española, como de las instancias competentes en esta materia.

A la espera de su respuesta, reciba un cordial saludo.

Carlos Barone Freire
Secretario General de los FSAI

